

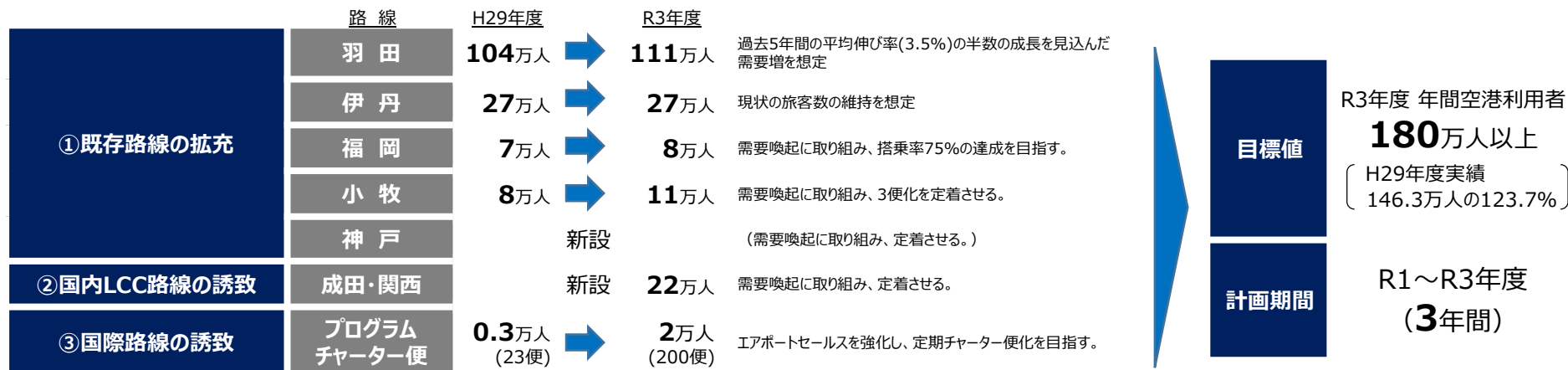
# 高知龍馬空港・航空ネットワーク成長戦略検討会議 アクションプラン総括【A P 概要】

## 背景

高知龍馬空港の航空ネットワークの持続的な発展を目的として、H30年度に設立された「高知龍馬空港・航空ネットワーク成長戦略検討会議」において、関係機関が目標を掲げ、その目標を達成するために取り組むアクションプランを策定

## 目標

アクションプランの計画期間は、R1～3年度の3年間とし、目標値は、高知龍馬空港を利用する航空旅客を180万人以上とする。



## 課題

### A 需要の喚起

- 関係機関が連携した需要喚起
  - ・ 送客、誘客それぞれの需要喚起
  - ・ 国内外の観光客の需要喚起
- 路線の特徴を踏まえた取り組み

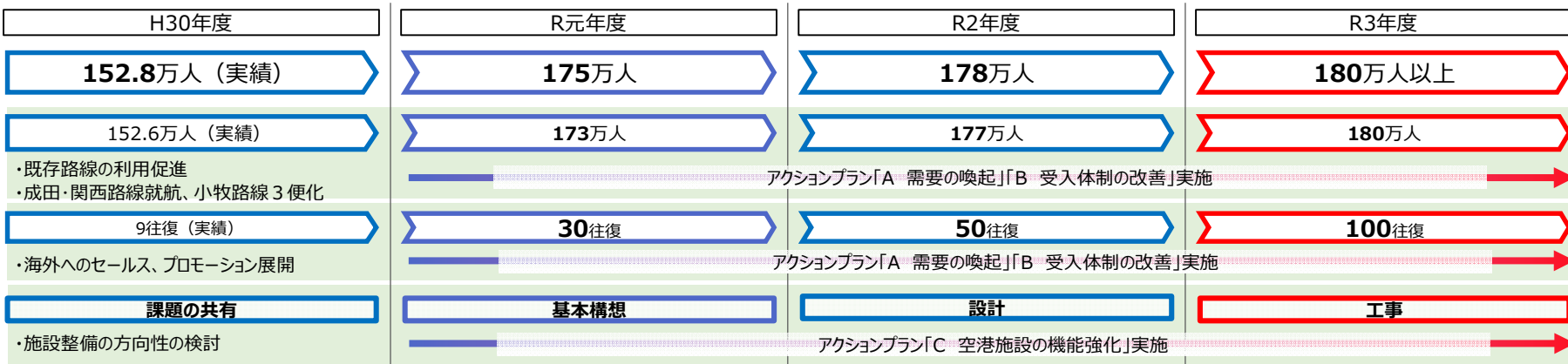
### B 受入体制の改善

- グランドハンドリング
  - ・ 恒常的な人員不足
  - ・ 国際チャーター便受入時の人員増強
- CIQ (税関・出入国管理・検疫)
  - ・ 国際チャーター便受入時の迅速な情報共有
  - ・ 出入国の審査・検査時間の短縮

### C 空港施設の機能強化

- 新規就航・増便時の設備の不足
- 国際チャーター便受入時の制約
  - ・ 航空機の駐機スポットの限定
  - ・ CIQ審査・検査スペースの不足

## ロードマップ



# 高知龍馬空港・航空ネットワーク成長戦略検討会議 アクションプラン総括【成果と今後の展開(予定)】

実績

※( )内は目標値	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
空港利用者数	152.8万人 (156万人)	155.9万人 (175万人)	47.8万人 (178万人)	70.8万人 (180万人)
国際チャーター便	9往復 (20往復)	4往復 (30往復)	- (50往復)	- (100往復)
空港施設	課題の共有 (課題の共有)	基本構想の策定 (基本構想の策定)	- (基本・実施設計)	- (工事)

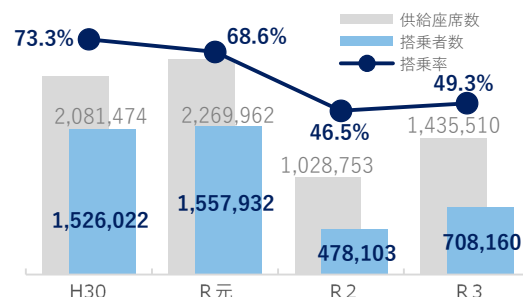


図 高知龍馬空港の利用状況の推移

主な取組実績

A 需要の喚起	B 受入体制の改善	C 空港施設の機能強化
<b>【航空会社・空港ビル・県】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>空港ビルHP内に国内乗継ルートを紹介するサイトを作成</li> <li>航空会社や利用促進協議会による搭乗キャンペーンを実施</li> <li>旅行商品の造成やPRに対する助成事業を実施</li> <li>県及び空港ビルHP内にLCC利用ガイドを掲載</li> </ul>	<b>【GH会社】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>インターンシップや職場体験を希望する学生を受け入れるなど、若い世代への啓発を実施</li> </ul> <b>【県】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際チャーター便運航にかかる情報連絡体制を関係機関で再確認</li> <li>国際チャーター便受入時における出入国時の審査・検査時間の短縮や、旅客利便性の向上を図るため、通訳を配置</li> </ul>	<b>【空港ビル】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>出発ロビー内へのラウンジの整備を検討</li> </ul> <b>【国(大阪航空局)】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>レンタカー利用者の送迎場所の見直しを検討</li> </ul>

成果・課題

<ul style="list-style-type: none"> <li>○<b>空港利用者数 R3年度 70.8万人</b></li> <li>○<b>国際チャーター便の運航 R3年度 0往復</b></li> <li>○<b>就航路線の概況</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>JJP関西線 R元.10月 減便 (1便/日→4便/週)</li> <li>R3.3月 無期限運休</li> <li>FDA神戸線 R元.12月 新規就航 (2便/日)</li> <li>R3.3月 減便 (2便/日→1便/日)</li> </ul> </li> <li>○<b>新型コロナウイルス感染症の影響</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>国内線の航空需要は、過去に例を見ない規模で減少。R2.3月以降、全路線で需要に応じた計画減便が実施されている。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○<b>グランドハンドリング体制の強化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際チャーター便受入体制強化事業費補助金を創設</li> <li>R元年12月に(株)SASが新規参入し、FDA小牧・神戸線のグランドハンドリング(GH)を担当。高知龍馬空港におけるGH会社が2社体制となり、受入体制が一部改善</li> </ul> </li> <li>○<b>新型コロナウイルス感染症の影響</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>R3年度現在、国際線は、水際対策強化のため、受入を5つの大規模空港に集約。地方空港での受入再開の見通しは立っていない。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○<b>基本構想の策定</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>新たに整備する国際線ターミナルビルの施設規模や整備費用などについてとりまとめた「高知龍馬空港施設基本構想」をR2年2月に策定</li> </ul> </li> <li>○<b>新型コロナウイルス感染症の影響</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナウイルス感染症が世界的に収束していないことに加え、国際航空運送協会 (IATA) が、国際線の需要回復はR6年頃になるとの見通しを示していることなどを踏まえ、整備については一旦立ち止まり、再開の時期を見定めるべきと判断</li> </ul> </li> </ul>
---	--	--

今後の展開

A 需要の喚起	B 受入体制の改善	C 空港施設の機能強化	当面の目標(=コロナ前の水準への回復)						
<ul style="list-style-type: none"> <li>○<b>コロナ前水準への需要回復</b> ビジネス需要の回復遅れを考慮し、観光需要のさらなる掘り起こしや新たな需要の開拓を行うなど、航空会社と連携して需要喚起策を実施</li> <li>○<b>国際チャーター便の誘致</b> 就航に前向きな海外の航空会社との就航実現に向けた交渉の継続</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○<b>水際対策に関する情報収集</b> 現ターミナルビルでの国際線受入れに向け、地方空港での水際対策に関するCIQ官署の対応について情報収集</li> <li>○<b>GH体制の維持・拡大</b> 国内線及び国際チャーター便運航時に対応可能なGH体制の構築(維持)に向けて、人員のマンパワー不足を支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○<b>基本構想の精査</b> R3年10月に国が策定した「空港旅客ターミナルビル等施設における感染対策ガイドライン」に基づき、基本構想の精査を実施</li> <li>○<b>整備の再開時期の検討</b> 国際線の航空需要を見極めながら、整備の再開時期を検討</li> </ul>	<table border="1"> <tr> <td>空港利用者数</td> <td>156万人/年 (R元年度の水準)</td> </tr> <tr> <td>国際チャーター便</td> <td>受入再開 ※既存施設での受入が前提</td> </tr> <tr> <td>空港施設</td> <td>国際線ターミナルビル整備の再開検討</td> </tr> </table>	空港利用者数	156万人/年 (R元年度の水準)	国際チャーター便	受入再開 ※既存施設での受入が前提	空港施設	国際線ターミナルビル整備の再開検討
空港利用者数	156万人/年 (R元年度の水準)								
国際チャーター便	受入再開 ※既存施設での受入が前提								
空港施設	国際線ターミナルビル整備の再開検討								